

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

BRUNO DE ABREU OLIVEIRA

**O TREM QUE NÃO CHEGOU: OS PROJETOS FERROVIÁRIOS PARA O CENTRO-
SUL SERGIPANO (1872-1915)**

**SÃO CRISTÓVÃO/SE
2018**

BRUNO DE ABREU OLIVEIRA

**O TREM QUE NÃO CHEGOU: OS PROJETOS FERROVIÁRIOS PARA O CENTRO-
SUL SERGIPANO (1872-1915)**

Monografia apresentada à disciplina Prática de Pesquisa, como requisito para a obtenção do título de Licenciado em História pela Universidade Federal de Sergipe.

Orientador:
Prof. Dr. Claudefranklin Monteiro Santos

SÃO CRISTÓVÃO/SE

2018

Dedico esta monografia aos meus pais, que tanto apoiaram e incentivaram o meu crescimento profissional.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus, por estar ao meu lado sustentando a minha caminhada e fazendo-me superar aos obstáculos até esse momento. Aos meus pais, Givaldo da Cruz Oliveira e Cidália de Abreu Oliveira, pessoas simples, mas que nunca deixaram de me apoiar nos momentos difíceis. Mesmo sem concluírem o primeiro ciclo do ensino fundamental sempre deixaram clara a importância de estudar. Sou fruto dessa família da Zona Rural do município de Simão Dias, e digo isso com muito orgulho. Eles lutaram a cada dia para que pudesse estudar e um dia chegar à Universidade. E, além de tudo, me ensinaram a viver com dignidade.

Agradeço também por toda a minha base familiar presente em todos os momentos. Aos meus irmãos, Querles e Tiago, por sempre estarem torcendo por mim. Ao meu cunhado, tios e tias e, sobretudo, a minha vó, dona Etelvina. Porém, quero agradecer, especialmente, ao meu tio/pai o Pe. Ozanilton Abreu. Esteve comigo em todos os momentos sempre me apoiando e motivando e foi uma peça fundamental em toda a graduação. Além disso, deixo meus agradecimentos a uma pessoa que conheci no curso de História e logo se transformou em uma grande colega, amiga e minha parceira para a vida, Wanessa Fonseca de Goes.

Também gostaria de deixar minha gratidão pelos colegas da M19, aos colegas da turma 2014.2, pelo apoio da senhora Luzidete, às minhas madrinhas Idália e Maria, ao amigo Denisson Teles, enfim, a todos que me ajudaram ao longo dessa trajetória. Devo ressaltar ainda a contribuição proporcionada pelo estágio no arquivo da Câmara Municipal de Aracaju, no qual pude obter uma grande experiência profissional que levarei para toda a vida, deixando assim o meu reconhecimento a todas as pessoas que compunham esse setor.

Aos meus professores, desde o meu primeiro dia de aula, passando pelo ensino fundamental até a graduação. Em especial aos professores Jorge Bastos e Valter Euda que sempre me incentivaram e de alguma forma me fizeram reconhecer o gosto pela História. E, por fim, ao meu orientador Claudefranklin Monteiro Santos. Grande profissional, comprometido com aquilo que faz. Sempre atencioso e com valorosos ensinamentos.

RESUMO

A proposta desse trabalho é dissertar sobre os projetos ferroviários pensados para a região Centro-Sul do Estado de Sergipe, durante a segunda metade do século XIX até o início do XX, considerando as motivações políticas e econômicas que levaram às discussões sobre a necessidade de uma malha ferroviária. Essa pesquisa objetiva compreender, com mais ênfase, os conflitos de interesses que emergiram a partir da possível construção das malhas ferroviárias e também conhecer os motivos que deflagraram no insucesso das companhias de estradas de ferro em Sergipe. O tema “ferrovias” motivaram várias pesquisas ligadas as mais diversificadas teorias, pois é um objeto que pode ser analisado através de vários olhares da historiografia. As linhas férreas passaram por algumas fases decisivas em Sergipe: a primeira durante o regime imperial, a segunda no início do período republicano e a terceira que é marcada pela chegada da ferrovia no Estado. Esta pesquisa visa expor quais foram, realmente, os motivos para o abandono do Centro-Sul sergipano nos projetos ferroviários. Frente o exposto, pretende-se, aqui, cooperar para os estudos das ferrovias em Sergipe e contribuir para a história política e econômica do Estado de Sergipe.

Palavras-chave: Ferrovias; Sergipe; Política.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to discuss the railway projects planned for the Center-South region of the State of Sergipe during the second half of the nineteenth century until the beginning of the twentieth century, considering the political and economic motivations that led to discussions about the need for a rail network. This research aims to understand, with more emphasis, the conflicts of interests that emerged from the possible construction of the railway networks and also to know the reasons that led to the failure of the railway companies in Sergipe. The theme "railroads" motivated several researches linked to the most diversified theories, since it is an object that can be analyzed through several looks of historiography. The railroad passed through some decisive phases in Sergipe: the first during the imperial regime, the second at the beginning of the republican period and the third that is marked by the arrival of the railroad in the state. This research aims to explain what were really the reasons for the abandonment of the Sergipe Central-South in the railway projects. In view of the above, it is intended here to cooperate for studies the railways in Sergipe and contribute to the political and economic history of the State of Sergipe.

Keywords: Railways; Sergipe; Policy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Locomotiva criada por Richard Trevithick.....	14
Figura 2: Locomotiva criada por George Stephenson.....	15
Figura 3: Mapa sobre o 1º período ferroviário brasileiro (1854-1870).....	18
Figura 4: Mapa sobre o 2º período ferroviário brasileiro (1871-1890).....	19
Figura 5: Mapa sobre o 3º período ferroviário brasileiro (1891-1910).....	20
Figura 6: Mapa sobre o 4º período ferroviário brasileiro (1911-1930).....	21
Figura 7: Mapa Geral dos Estudos das Estradas de Ferro da Província de Sergipe	28
Figura 8: Mapa dos Novos Estudos das Estradas de Ferro em Sergipe	29

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1. INFINITA “RAILWAY”	13
1.1. O Nascimento do Sistema Ferroviário	13
1.2. A Aurora das Ferrovias Brasileiras	16
2. OS TRILHOS URGEM: A NECESSIDADE DAS FERROVIAS	23
2.1 A Penúria do Abrir Caminhos	23
2.2 Os Primeiros Projetos Ferroviários Sergipanos.....	25
2.3 O Alvorecer Republicano.....	30
3. A DUALIDADE DA CHEGADA DOS TRILHOS	36
3.1 A Aprovação do Projeto Ferroviário Timbó-Propriá	36
3.2 A Exclusão do Ramal Aracaju-Simão Dias	39
3.3 A Construção da Ferrovia Timbó-Propriá.....	41
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	46
FONTES	50
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	52

INTRODUÇÃO

Esse trabalho é resultante de pesquisas que vem sendo desenvolvidas desde junho de 2017, sob o título “O trem que não chegou: o projeto ferroviário para o Centro-Sul sergipano (1872-1915)”. Almejamos construir uma narrativa que tenha como diretriz o resgate de um passado que está, somente, nos trechos documentais. Para isso, serão utilizados preceitos da História Política em união com a História econômica.

O projeto da linha férrea que ligaria Aracaju ao Centro-Sul sergipano é o objeto de pesquisa desse trabalho. Essa ferrovia seria um ramal pertencente à Estrada de Ferro Timbó a Propriá. Onde, dessa forma, foi planejada para cortar o estado de Sergipe nos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste.

Para compreender a delimitação espacial e temporal desse trabalho científico recorremos ao próprio título: “O trem que não chegou: o projeto ferroviário para o Centro-Sul sergipano (1872-1915)”. Vemos que o espaço geográfico é o Centro-Sul sergipano, mas sempre em ligação direta com a capital, Aracaju, e demais locais que serão citados em virtude de partilharem da mesma ferrovia. Sobre a questão temporal temos o primeiro ano (1872) que possui como marco o Decreto Imperial nº 4.916/1872, que concedia a construção de uma estrada de ferro de Alagoinhas, no Estado da Bahia, até Itabaiana, em Sergipe. Já o segundo ano (1915) marca a consolidação do início da ferrovia Timbó a Propriá e, conseqüentemente, a exclusão do ramal que ligaria Simão Dias até a capital do Estado.

Ainda que não haja trabalhos que abordem esse ramal ferroviário em questão, é possível ver alguns estudos significativos sobre ferrovias em Sergipe. Esses estudos que tratam o assunto ferrovia de forma específica datam, em sua maioria a partir dos anos 2000. A monografia de conclusão de curso “Os trilhos que chegam (...): O aparecimento do trem em Sergipe nas mensagens de governo e nos jornais locais”, de Dayse Lima de Menezes (2000), é a responsável pelo pioneirismo ao tratar ferrovias em Sergipe de forma mais exclusiva. Contudo, depois desse houve outros trabalhos que se debruçaram sobre as ferrovias em Sergipe – Cardoso (2011), Santos (2012), Sá (2012 e 2017).

Entretanto há numerosos trabalhos que discorrem sobre ferrovia em Sergipe. Ainda que sejam de maneira bem superficial, pouco analítica e quase nada aprofundada, são de grande utilidade para tornar perceptível algumas lacunas que podem ser preenchidas por futuras obras. Desses outros trabalhos existe um que é de imensa utilidade, principalmente no que concerne a história econômica, chamado “Sergipe: Fundamentos de uma economia

dependente” de Maria da Glória Santana Almeida. Essa obra irá nortear o nosso trabalho, uma vez que irá possibilitar a contextualização econômica sergipana apontando-nos aspectos que transformavam a ferrovia em uma necessidade para o mesmo Estado. Há, ainda, trabalhos como o de Passos (1987), Dantas (1989) entre outros, que citam a importância do trem, mas sem dar muita ênfase.

Esta pesquisa tem como âmago compreender os principais aspectos que desencadearam o início dos projetos ferroviários para o Centro-Sul de Sergipe, assim como perceber as principais motivações para o abandono dos mesmos. Isso se dará a partir das exposições dos feitos políticos e econômicos entre 1872 a 1915.

Para isso, no primeiro capítulo, abordaremos a questão do surgimento das vias férreas na Europa, assim como, aqui no Brasil durante o século XIX. Por conseguinte, iremos traçar a correlação entre as estradas de ferro e o “ar” de modernização e progresso na sociedade contemporânea.

No segundo capítulo, apresentaremos as principais motivações para a implantação do trem em Sergipe. Haverá, assim, uma dialética entre ferrovia em Sergipe e a relação da mesma ao Centro-Sul do Estado. E, para isso, adotamos como ponto crucial a compreensão dos discursos acerca das necessidades para implantação de linha férrea, no território em questão.

Por último, no terceiro capítulo, iremos trabalhar a principal problemática da pesquisa. Buscaremos desvendar os entraves para a exclusão do ramal que ligaria Aracaju a Simão Dias. A partir de análises nas Mensagens dos Presidentes de Estado traremos à mostra as razões políticas, econômicas e outros motivos que eclodiram ao veto de parte do projeto ferroviário.

Para obter o resultado dessa pesquisa recorreremos a três tipos de fontes historiográficas: Mensagens dos Presidentes de Estado, Legislação que versa sobre as ferrovias em Sergipe e trechos de alguns jornais sergipanos que noticiaram a chegada dos primeiros trilhos em solo sergipano. É a partir das análises dessas fontes históricas e da revisão bibliográfica que teremos o alicerce e fundamentação para a elaboração dessa pesquisa de base historiográfica.

Portanto, essa pesquisa de conclusão de curso visa contribuir para a história da ferrovia em Sergipe, sobretudo na região Centro-Sul do Estado. Entretanto, também será proveitosa para colaborar com a produção historiográfica pertinente a História Econômica

sergipana. E, de forma mais particular, esperamos preencher algumas lacunas acerca da história do ramal Aracaju-Simão Dias.

1. INFINITA “RAILWAY”

1.1. O Nascimento do Sistema Ferroviário

O surgimento dos primeiros trens esteve atrelado ao período correspondente à Revolução Industrial, na Inglaterra. Segundo o historiador Eric Hobsbawm, a primeira fase da R.I. é datada entre 1780 e 1830. Esse período é um divisor de águas na história mundial em diversos aspectos como econômicos, político, social, vida cotidiana, etc. O grande valor desse momento se dá pelo grandioso nível de inovações tecnológicas, e em especial nos ateremos a criação da máquina a vapor.

A invenção da máquina a vapor proporcionou uma gama de possibilidades ao ser humano. Somente a partir dela podemos caracterizar os grandes feitos da Revolução Industrial na Inglaterra. Essas máquinas não mudaram, apenas, o modo de produção. Junto a isso veio uma cadeia de mudanças que perpassava o modo de vida cotidiano, a mentalidade entre outras motivações.

É em meio a todas essas inovações que surgem as primeiras locomotivas, motivadas pela necessidade de uma maior eficiência no transporte dessa maior quantidade de mercadorias produzidas pelas primeiras indústrias. Dessa maneira, atender a necessidade logística de transporte de matéria prima na Europa, principalmente o carvão mineral, do local de produção até às fábricas ou para consumo caseiro, surge a implantação das primeiras linhas férreas, ou “*rail way*”.

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada. [...] A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBBSAWM, 1977, p. 61).

A primeira locomotiva foi criada na própria Inglaterra, país pioneiro pelo já mencionado anteriormente, no ano de 1804. O responsável pela invenção foi o engenheiro e

inventor britânico Richard Trevithick. Antes da locomotiva, ele havia inventado uma espécie de carruagem, com um motor a vapor acoplado. Entretanto, a primeira locomotiva não chegou a obter muito sucesso, pois era pesada e acabava danificando os trilhos. Veja o exemplar na imagem abaixo:

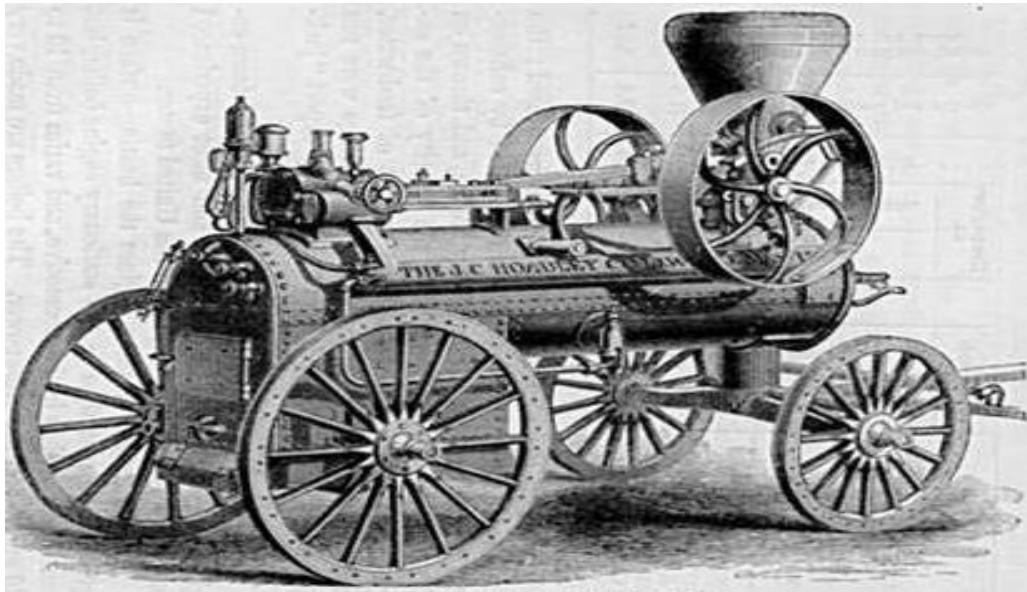


Figura 1: Locomotiva criada por Richard Trevithick.

Fonte (<http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/image65J.JPG>)

Com o intuito de aprimorar a invenção de Trevithick, o britânico George Stephenson dá o grande passo no desenvolvimento das ferrovias. O engenheiro mecânico criou, em 1814, uma locomotiva capaz de carregar até oito vagões com capacidade de transportar 30 toneladas. E, além disso, ele foi o responsável por criar a primeira ferrovia em 1825, entre Stockton e a região mineira de Darlington. Veja, a seguir, a locomotiva de Stephenson:

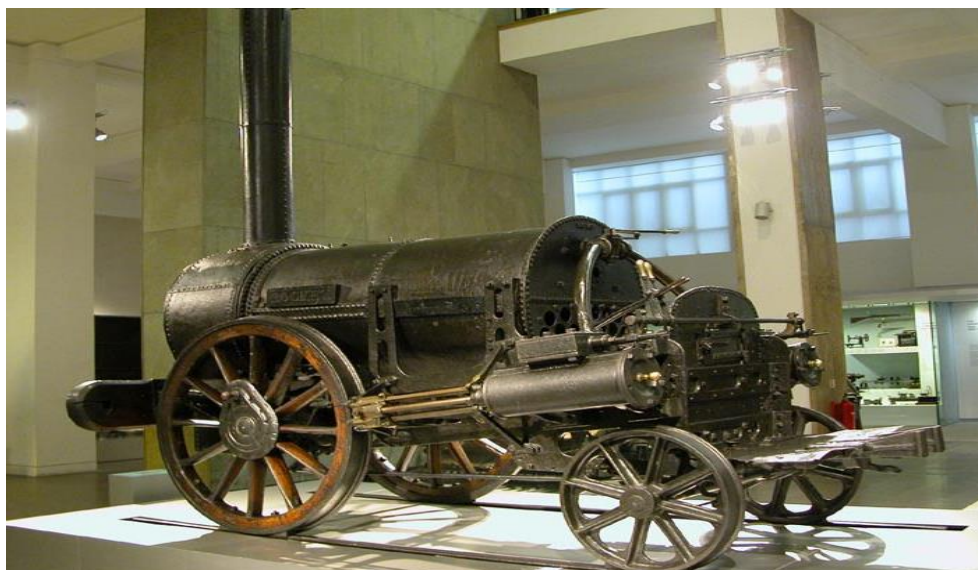


Figura 2: Locomotiva criada por George Stephenson.

Fonte (<http://www.graftreni.it/galleria03/essepi07/essepi339.jpg>)

A partir da criação da locomotiva, feita por George Stephenson, começou a grande difusão das ferrovias e consequentemente de tudo o que ela viria a significar para a economia mundial. Como já sabemos, a princípio, as linhas férreas tinham o principal intuito de criar mecanismos para o transporte de matérias primas, mercadorias e etc. No entanto, com a estrondosa propagação desse meio a ferrovia também passou a ser utilizada em larga escala no transporte de passageiros.

A primeira linha férrea a ser utilizada como transporte de, também, passageiros foi a que ligava as cidades de Manchester e Liverpool, na Inglaterra. Inaugurada em 15 de setembro de 1825 a L&MR serviu como um arquétipo de sucesso para que a malha ferroviária se expandisse mundialmente. Logo após o seu início outros países começaram a copiar esse intento. Dessa maneira as ferrovias se espalharam pela Europa, América e Ásia. Segundo o historiador Eric Hobsbawm:

As primeiras pequenas linhas foram abertas nos EUA em 1827, na França em 1828 e 1835, na Alemanha e na Bélgica em 1835 e até na Rússia em 1837. Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias. (Velocidades de até 60 milhas - 96 quilômetros - por hora, por exemplo, eram perfeitamente praticáveis na década de 1830, e não foram substancialmente melhoradas pelas posteriores ferrovias a vapor.). (HOBSBAWM, 1977, p. 61).

Mas o que explicaria esse avanço gigantesco das ferrovias no mundo? Ficar, somente, na explicação de dinamização da escoação de produtos, pessoas e outros, não basta. As ferrovias significam muito mais do que isso. Elas representavam a essência da ideia de progresso. Possuía um poder simbólico inigualável nas sociedades oitocentistas. Segundo Hardman, as ferrovias trazem consigo uma espécie de mudança espacial. Assim, um país que implantasse uma malha ferroviária estaria entrando em um processo de autoafirmação diretamente ligada a ideia de desenvolvimento, ou progresso. As pessoas, ainda nas ideias de Hardman, acreditavam em uma “ilusão” de transformação espacial.

Portanto, o trem passou a ser um elo entre o mundo econômico e o social. Consegue transitar na questão do ideal desenvolvimentista e ao mesmo tempo agrega um valor social inquestionável. As estações ferroviárias transmitiam prosperidade e ao mesmo tempo emoções, através das despedidas e chegadas. Assim, todos esses conjuntos de inovações dão uma sólida base para a expansão ferroviária no mundo.

1.2. A Aurora das Ferrovias Brasileiras

Os meios de transporte, no Brasil, sempre foi uma questão que trouxe muitas dificuldades. Abrir caminhos nesse gigantesco território era sinal de muito empenho, e com as ferrovias isso não seria diferente. Logo após cinco anos da criação da primeira ferrovia com transporte de passageiros, na Inglaterra, iniciaram-se os primeiros planos de implantação de uma malha ferroviária no Brasil.

O primeiro projeto para essa implantação é conhecido como o “Decreto Feijó”. Publicado em 31 de outubro de 1835, o texto concedia a construção de uma estrada de ferro interligando a, então, capital do Império para as Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, obtendo ainda a autorização para o uso por 40 anos. Entretanto, esse plano não veio a ser formalizado na prática. Já que as ferrovias exigiam um gigantesco empreendimento, mesmo amparado sob as iniciativas de livre competição.

Contudo, as primeiras linhas férreas só irão obter êxito a partir da segunda metade do século XIX. O pontapé inicial é dado, apenas, em 26 de julho de 1852 com o Decreto n° 641¹.

¹ “Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem”. (In: BRASIL, Coleção de Leis do Império do Brasil - 1855, Página 5 Vol. 1 pt. D).

A principal medida de implantação eram as concessões para o interesse privado, com o aval da Coroa. O capital inglês dominava, majoritariamente, o campo das concessões ferroviárias brasileiras, até por conta de todo o pioneirismo nas locomotivas, já destacado anteriormente.

No entanto, a primeira linha férrea nacional foi financiada por um brasileiro, o famoso Barão de Mauá². Inaugurada em 1854 a Estrada de Ferro Mauá ligava a Baía de Guanabara a Petrópolis e tinha a sua locomotiva batizada de “Baronesa”. Porém, segundo Camelo Filho, a ferrovia Mauá tornou-se insustentável e com isso os direitos da estrada de ferro passaram a ser de interesse público. Dessa forma, seu nome passou a ser Ferrovia Dom Pedro II.

Logo após essa primeira linha férrea inicia um grande processo de implantação ferroviária no país, e o Imperador Dom Pedro II teve uma valorosa participação nisso. A segunda ferrovia implantada no país foi a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, em 1858. Depois dela, veio a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, em 1863. E, como mais uma dessas ferrovias pioneiras, tivemos a São Paulo Railway, inaugurada em 1867.

² Barão de Mauá (Irineu Evangelista de Sousa) (1813-1889) foi um industrial e político brasileiro. Pioneiro da industrialização no Brasil, foi um símbolo dos capitalistas empreendedores brasileiros do século XIX. Foi responsável por grandes obras como um Estaleiro, a Companhia Fluminense de Transporte e a primeira estrada de ferro ligando o Rio de Janeiro à Petrópolis. Investiu como sócio nas ferrovias do Recife e de Salvador que chegavam até o Rio São Francisco, entre vários outros empreendimentos. (Fonte: https://www.ebiografia.com/barao_maua/).



Figura 3: Mapa sobre o 1º período ferroviário brasileiro (1854-1870)

Fonte: IBGE. I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro, 1954, p.3

O segundo momento da expansão ferroviária ocorreu entre 1870 e 1890. Esse período, segundo dados do IBGE, aumentou em cerca de 9230 quilômetros a extensão dos trilhos brasileiros. Regiões das, até então, províncias de Alagoas, Ceará, Rio Grande do Norte, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Paraíba, Paraná e Espírito Santo, foram beneficiadas com o surgimento de novas linhas.



Figura 4: Mapa sobre o 2º período ferroviário brasileiro (1871-1890)

Fonte: IBGE. I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro, 1954, p.4

Os anos finais do Império e, conseqüentemente, iniciais republicanos marcam o grande apogeu ferroviário. Nunca se implantou tanta malha ferroviária em tão curto espaço de tempo. É notável o crescimento das ideias progressistas na política nacional. Assim a ferrovia acabou surgindo como carro chefe de uma representação de desenvolvimento e afirmação nacional. Esse foi, com certeza, o período áureo das locomotivas no Brasil e também em outros países da América do Sul.

Muitos dos países ultramarinos recentemente integrados à economia mundial conheceram um surto de desenvolvimento mais intenso que nunca - preparando assim, circunstancialmente, uma crise de endividamento internacional muito semelhante à dos anos 1980, sobretudo por serem os nomes dos Estados devedores em grande medida os mesmos. O investimento estrangeiro na América Latina atingiu níveis assombrosos nos anos 1880, quando a extensão da rede ferroviária argentina foi quintuplicada, e tanto a Argentina como o Brasil atraíram até 200 mil imigrantes por ano. Será que um período com um aumento tão espetacular da produção podia ser descrito como uma "Grande Depressão"? (HOBSBAWM, 1988, p. 59).

Com o advento da República, as construções de estradas de ferro ganham uma inovação em suas perspectivas. O anseio social parecia estar voltado para uma nova mentalidade, que seria a de modernização. É somente a partir desse terceiro período que se começa a por em prática a inserção das ferrovias em Sergipe, porém isso será destrinchado nos próximos capítulos.

Houve uma equivalência entre o terceiro e o segundo período, na quantidade de linha férrea posta em funcionamento. Isso serve como uma mostra do caráter da ideia de “ordem e progresso” trazida pelo regime republicano. “A Monarquia terminou sem que as estradas de integração alcançassem os seus pontos finais estabelecidos, ficando para a República completar essa tarefa e iniciar a construção de outras, já que não foi possível no regime anterior” (CAMELO FILHO, 200, p. 71). Veja, a seguir, o mapa indicador desse terceiro período ferroviário brasileiro:



Figura 5: Mapa sobre o 3º período ferroviário brasileiro (1891-1910)
 Fonte: IBGE. I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro, 1954, p.5

O quarto período, de acordo com a divisão do IBGE, vai de 1911 a 1930. Este será o último que vamos nos ater, uma vez que é contemplado o nosso objeto de pesquisa. É a derradeira fase de grande expansão ferroviária, pois já é caracterizado o início do processo de implantação das rodovias no Brasil.

Dessa forma é possível notar um declínio nos interesses de construção da malha ferroviária no país. Há a confluência com a Revolução de 30 liderada por Getúlio Vargas, a partir desse período é notável a predileção da malha rodoviária como principal linha de transporte de insumos e produtos brasileiros. Contudo, podemos observar que, ao mesmo tempo, é momento de concretização dos projetos ferroviários que se estendiam desde o período imperial. Como mostra o mapa a seguir:



Figura 6: Mapa sobre o 4º período ferroviário brasileiro (1911-1930)

Fonte: IBGE. I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro, 1954, p.6

Portanto, o fim do século XIX e início do XX, torna-se o maior exemplo de aceleração e desenvolvimento econômico nacional, apesar de ter passado por momentos de crise, como o encilhamento³. Esse ar de progresso é corporificado no avanço das ferrovias em medida que elas iriam garantir a integração nacional. Pois, a chegada do trem representava o marco da chegada do progresso em regiões quase inabitadas, com populações completamente alheia a qualquer tipo de avanço tecnológico. Conforme Caio Prado Júnior, nunca se observou tamanho desenvolvimento em tão curto espaço de tempo, como ocorreu com as ferrovias. Ainda segundo Prado Júnior:

[...] o Brasil realizara um grande avanço no sistema de transportes, e apesar de suas deficiências (como em particular a desconexão das linhas e falta de um plano geral e de conjunto), terá lançado as bases de todo seu desenvolvimento futuro. Em termos relativos, o progresso no período que ora nos ocupa será mais acelerado que em qualquer outro momento posterior. (PRADO JÚNIOR, 1981, p. 124-125).

³ Foi o nome pelo qual ficou conhecida a política econômica adotada durante o governo provisório do marechal Deodoro da Fonseca - o primeiro presidente da República. A mudança de regime político - da Monarquia à República - ocorreu num momento de graves desajustes econômicos. Um dos efeitos da crise foi a falta de dinheiro circulante no país. Fonte: (<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/historia-brasil/encilhamento-politica-economica-tentou-impulsionar-a-industrializacao.htm>)

2. OS TRILHOS URGEM: A NECESSIDADE DAS FERROVIAS

2.1 A Penúria do Abrir Caminhos

Os caminhos para locomoção dentro da Província de Sergipe no século XIX eram, demasiadamente, complicados. Esse era, com certeza, a principal motivação para a emergência de possuir alguma maneira que facilitasse o transporte de mercadorias assim como de passageiros.

Não havia sistema algum de transporte nas terras sergipanas. Basicamente, as mercadorias eram levadas aos seus postos de destino por meio de estradas de chão bastantes precárias, isso se tornava ainda mais dificultoso nos períodos de chuvas. Segundo Passos Sobrinho, “a inexistência de um verdadeiro sistema capaz de transportar mercadorias [...] era reconhecida como uma das principais causas do atraso econômico a que estava submetida a Província” (PASSOS SOBRINHO, 1983, p. 50).

Dessa forma, Sergipe se encontrava isolado em relação ao mercado exterior, pois havia uma imensa dificuldade em fazer com que os bens produzidos no interior da Província chegassem a serem escoados. O transporte via terrestre era feito através de “carros de boi dos engenhos para os trapiches, e destes, normalmente por via fluvial para Aracaju” (PASSOS SOBRINHO, 1983, p. 50). Passos Sobrinho diz que, no que se refere ao algodão, o transporte era mais problemático ainda, muitas vezes era feito através de tropas de burros e jumentos em pequenas trilhas. Isso contribui para mostrar a imensa dificuldade quando nos referimos as regiões mais distantes do litoral, que eram as principais produtoras de algodão.

De forma geral, o transporte dependia dos meios naturais, já que não existia uma estrutura adequada. Para um bom escoamento das produções, era necessário ter uma saída fluvial adequada, já que era inexistente uma saída terrestre. Assim, como dito anteriormente, cidades do interior, produtoras de algodão e criação de gado, sofriam fortemente com essa situação, passando a ser extremamente necessária a utilização de caminhos terrestres. A partir disso buscaremos compreender como se desenvolveu a questão da urgência de uma saída viável para o transporte terrestre no Centro-Sul sergipano, principalmente a partir da segunda metade do século XIX.

De qualquer forma, porém, mesmo ele, menos dependente de bons caminhos, ou o gado, movimentando-se por si mesmo entre matos e mal abertas passagens, a necessidade de estradas e pontes tornou-se indiscutível

no decorrer do século. Principalmente quando no interior começaram a desenvolver-se centros de produção de alimentos. Simão Dias, dedicando-se ao cultivo de cereais, orientava sua produção não só para a zona da mata, mas para o alto sertão baiano, carente de alimentos. Acreditávamos que foi por deficiência, ou melhor, ausência de uma rede viária eficiente que se firmou a necessidade de uma auto-suficiência de Simão Dias, Itabaianinha e Espírito Santo como produtores de alimentos (ALMEIDA, 1984, p. 229).

Por conta dessa inexistência de uma possibilidade viável para a escoação de insumos e produções originárias do interior sergipano iniciam-se planejamentos que visam suprir essa necessidade. Uma vez que não havia estradas de rodagem, assim como veículos para utilizá-las, a principal alternativa passou a ser a implantação de uma malha ferroviária aliada a um bom porto que ligasse Aracaju ao sistema exportador, na segunda metade do século XIX.

O Estado não possui estradas de rodagem, nem vias férreas abertas ao tráfego. O transporte terrestre se realiza por estradas em regra acidentadas e sinuosas, que na estação invernal impossibilitam o trânsito, em virtude da grande quantidade de atoleiros que acumulam. Desde o ano de 1872 que há um projeto de estrada de ferro de Aracaju à Simão Dias, com um ramal para Capela, mas até o presente se aguarda ainda a solução definitiva de tal problema, por todos desejado, como um grande passo dado na entrada do progresso (LISBOA, 1897, p. 58).

Portanto, pensava-se em um trajeto que fosse capaz de abarcar os principais centros produtivos, a fim de facilitar a escoação das produções agrícolas. O escritor Ariosvaldo Figueiredo⁴ nos mostra, a partir de estudos realizados pelo engenheiro Francisco Bueno⁵, o número de engenhos concentrados nas cidades do interior que influenciavam no traçado dos caminhos para a saída das produções agrícolas. São eles: Espírito Santo (Indiaroba) 56, Lagarto 41, Neópolis 5, Simão Dias 22, Riachão do Dantas 16, Itabaiana 13, etc. Segundo Almeida, já era pensado a construção de uma estrada real que tivesse a incumbência de interligar as principais áreas da economia provincial sergipana, “uma estrada que ligasse Laranjeiras a Simão Dias passando por Itabaiana fora planejada em 1849 por Félix Barreto” (ALMEIDA, 1984, p.231).

⁴ Ariosvaldo Figueiredo foi escritor, jornalista e membro da Academia Sergipana de Letras. Nasceu em Malhador no ano de 1923 e faleceu em 2008.

⁵ Francisco Antônio Pimenta Bueno foi um engenheiro militar. Nasceu em Cuiabá no ano de 1836 e faleceu no Rio de Janeiro no ano de 1888.

A partir de agora voltaremos nosso olhar para o âmago desse trabalho. Com base no panorama exposto inicialmente poderemos adentrar no recorte temporal e espacial do nosso objeto de pesquisa, as ferrovias no Centro-Sul de Sergipe. Partindo dos princípios econômicos vemos que os principais produtos de exportação do estado são o açúcar e o algodão. O primeiro era largamente produzido na zona litorânea e, por isso, tinha um tráfego um pouco mais facilitado. Já o segundo, tinha a sua maior parte de produção concentrada nas cidades do interior, sobretudo na zona da mata, atual Centro-Sul de Sergipe.

2.2 Os Primeiros Projetos Ferroviários Sergipanos

Durante a primeira metade do século XIX, Sergipe não possuía uma infraestrutura que permitisse a circulação de mercadorias. No máximo algumas cidades conseguiam escoar a sua produção através do meio fluvial, e mesmo assim ainda havia a carência de um porto que permitisse a ligação com grandes importadores. Dessa forma cidades que estavam longe dessas regiões, com “estrutura natural” para exportação, acabavam se limitando ao mercado interno e circunvizinho.

É a partir desse momento que as ferrovias começam a surgir como uma alternativa bastante viável para o desenvolvimento interno da Província. As primeiras medidas começam a surgir no ano de 1872. Esse será o ano chave para a nossa pesquisa, pois a partir dele que se é dado o pontapé inicial dos primeiros projetos ferroviários para Sergipe e, mais especificamente, para o Centro-Sul sergipano.

O primeiro projeto ferroviário se dá através do Decreto Imperial nº 4.916 de 30 de março de 1872⁶. Curiosamente, vemos nele que as ferrovias foram pensadas primeiramente para cidades da região Centro-Sul antes mesmo serem projetadas para a capital do estado. Isso mostra a importância dessas cidades como “celeiro” sergipano. Esse decreto autorizava a construção de uma estrada de ferro entre Alagoinhas, na Bahia, e Itabaiana, em Sergipe. Passando por Campos, atual Tobias Barreto, e pela cidade de Lagarto.

Entretanto, somente a partir do ano de 1874 é criado um traçado que será o fio condutor dessa pesquisa, assim como significará o motivo das discussões para implantação da malha ferroviária no estado. O trajeto seria um ramal ligando Aracaju a Laranjeiras e outro desta à cidade de Simão Dias.

⁶ BRASIL, “Coleção de Leis do Império do Brasil”, 1872, p. 146.

Os principais esforços focavam em duas linhas de propagação das linhas férreas no estado. A primeira seria a integração dos eixos Norte-Sul, cruzando Sergipe do Rio Real à Propriá. E a segunda era a conexão Leste-Oeste, unindo Aracaju a Simão Dias passando por Itabaiana. Assim, os governantes visavam poder trazer o progresso as mais diversas partes da, até então, Província de Sergipe.

Expandindo-se como o sistema mais moderno e rápido de comunicação terrestre, a via férrea podia representar alternativa válida para tornar os centros econômicos de maior importância mais eficientemente comunicantes com o porto de exportação. Como zonas algodoeiras do Norte (Propriá-Aquidabã) e do Centro (Itabaiana-N. S. das Dores) e a zona agrícola mais interior (Simão Dias-Itabaianinha), produtora de café e cereais, não dispunham de facilidades para o escoamento de sua produção, as primeiras propostas de construção de linhas férreas pensaram em tomar a direção de Propriá e Simão Dias (ALMEIDA, 1984, p. 238).

Segundo a Mensagem de Governo de 07 de setembro de 1904⁷, a Lei Provincial nº 957 de 29 de Abril de 1873, art. 6, ficou autorizada a concessão a quem oferecesse o privilégio da construção da estrada de ferro entre a Capital e o município de Laranjeiras, sem responsabilidade alguma para a Província. Depois, ainda de acordo com o que diz a Mensagem de Governo de 1904, a Resolução Provincial nº 1002 de 02 de Abril de 1875, aprovou um contrato com o senhor Eugênio José de Lima⁸, para a edificação da linha férrea de Laranjeiras a Simão Dias, com ligação para a capital.

O projeto ferroviário, mais que uma necessidade, visava levar desenvolvimento a uma região que acabava ficando excluída do raio do desenvolvimento. As atenções da população se direcionavam para esse “ar” de melhorias que as ferrovias traziam consigo. Entretanto, também havia quem defendesse o atendimento a algumas demandas que estavam na base de algumas necessidades humanas. Pois, lucro econômico em si não seria tanto quanto os interesses que a elite sergipana almejava, esse fator que contribuiu substancialmente para o abandono do ramal que ligaria Aracaju a Simão Dias, como veremos mais adiante.

⁷ MENEZES, 1904, p. 56.

⁸ Eugênio José de Lima nasceu na, até então, povoação de Campo do Brito, pertencente a Itabaiana em 13 de novembro de 1827. Faleceu em Niterói no dia 11 de novembro de 1891. Foi um grande comerciante que decidiu financiar boa parte dos projetos ferroviários para o Estado de Sergipe. Seus projetos eram bastante ambiciosos, ele queria ligar o litoral ao sertão. Porém acabou falecendo sem ver o seu grande intento ser realizado. Por ser contemporâneo e ter um empreendimento similar ao Barão de Mauá, Eugênio José de Lima é considerado o “Barão de Mauá Sergipano”.

Assim, os jornais da época traziam o discurso sobre esse evento, incitando os anseios da população da seguinte forma:

A direção, porém, da estrada de Aracaju por Laranjeiras para Simão Dias, passando por Itabaiana, parece-me boa, salvo estudos mais regulares que determinem outras passagens como a da povoação de Campo do Brito. [...] Entretanto, o tráfego de Simão Dias para Itabaiana, 66 quilômetros, por algum tempo será eventual, porque Simão Dias não exporta muito, produz algum algodão, feijão, farinha e milho, muito pouco açúcar e café, preparados nos seis engenhos de que dispõe presentemente, e que na maior parte é consumido no próprio município e suas vizinhanças. [...] A estrada de ferro será, sem dúvida, elemento poderoso de progresso para essa região, mas dependerá, contudo, de tempo e capitais de fundação de novos estabelecimentos agrícolas e aumentando de braços para a exploração das riquezas locais. [...] Como é fácil verificar-se, a renda calculada pela concessionária da estrada de ferro de Simão Dias não pode ser aceita. (SERGIPE, 1882, nº 80, p. 4).

Dessa maneira, a partir de alguns estudos realizados sobre o traçado das ferrovias é realizado um projeto que conseguisse abarcar os principais engenhos da região, a fim de obter o maior sucesso econômico possível. Isso só foi possível a partir do Decreto nº 3.128 de novembro de 1882⁹ que garantia a quantidade de juros mais adequada para a construção da estrada de ferro, durante a administração provincial. Esse seria o ramal que partiria da cidade de Aracaju em direção a de Simão Dias, interligando o Centro-Sul à rota econômica sergipana.

O projeto ferroviário se encontrava completo durante a década de 1880, no entanto colocá-lo em prática era um desafio de imensa magnitude. Desconfiança e questionamentos partiam de todos os lados, tanto político quanto econômico. A *The Sergipe Railway Company Limited*, representada por Eugênio José de Lima, encontrava-se apregoadada em relação, principalmente, ao ramal que ligaria Laranjeiras ao Centro-Sul sergipano. Realmente, o fator econômico parecia uma barreira intransponível.

Contudo o projeto da ferrovia Aracaju-Simão Dias ganhou forma e anseio popular. Jornais da época, a exemplo do “A Reforma” - Órgão do Partido Liberal (1887-1889), dizia que: “Não, não queremos o sacrifício de semelhante aspiração; proporemos apenas o adiamento de sua satisfação. A estrada de Simão Dias não é para o presente, é para o futuro”.

⁹ MENEZES, 1904, p. 58.

Veja o mapa geral das estradas de ferro, no qual consta o Projeto ferroviário de *The Sergipe Railway Company Limited*, de 1883:



Figura 7: Mapa Geral dos Estudos das Estradas de Ferro da Província de Sergipe
(Fonte: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart209818/cart209818.jpg)

Com o passar do tempo os estudos foram se aprimorando. Veja que no último mapa a ferrovia tem um traçado bem definido, atravessando os principais engenhos da época. Sobretudo, na Região Centro-Sul vemos que o traçado da ferrovia obedece rigorosamente a presença de engenhos, mesmo que isso se tornasse mais dificultoso por conta de terrenos que não favorecesse tanto a passagem das ferrovias.

Outros estudos foram realizados, e esses trazem um desenho do traçado um pouco diferente em relação ao de 1883. William Rogers, engenheiro, fez outro mapa, no ano de 1884, que traz algumas modificações quando confrontamos ao do ano anterior. Veja o mapa dos novos estudos da estrada de ferro de Sergipe, do ano de 1884:

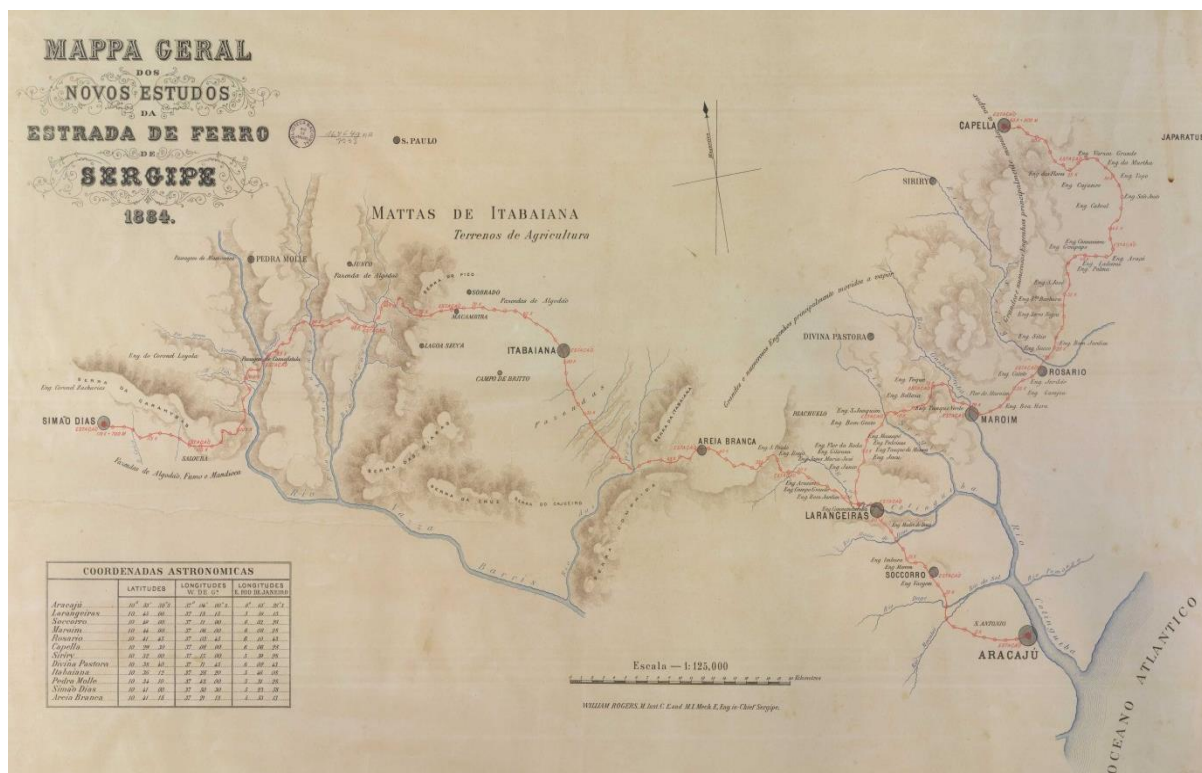


Figura 8: Mapa dos Novos Estudos das Estradas de Ferro em Sergipe

(Fonte: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart164649/cart164649.jpg)

Nos últimos anos do Regime Imperial os planejamentos ferroviários em Sergipe sofrem um duro golpe. Não há, nesse momento, força econômica ou mesmo política para seguir adiante com os empreendimentos ferroviários. A *The Sergipe Railway Company Limited* acaba se esfacelando no que se refere ao seu capital investidor. E, a partir disso, o sonho ferroviário sergipano é congelado. E a imprensa noticia que os interesses políticos foram o estopim para o abandono dos projetos ferroviários em Sergipe.

Há muito que, pondo à margem outras aspirações não menos nobres, deseja possuir a província uma estrada de ferro, que ligue os centros produtores dos centros consumidores, mas, apesar de haver uma lei especial concedendo garantia de juros e de achar-se já estudado o traçado de Aracaju a Simão Dias, até o presente dorme a questão da pasta do ministério da agricultura, não havendo a menor esperança de pôr-se em prática semelhante melhoramento.

[...] A estrada de ferro de Sergipe quase que não é lembrada, principiando o esquecimento pelos augustos, que deviam recordar se que o futuro da província depende de tão útil estrada, como já muitas vezes se tem provado. Foi fatal o esquecimento! Nem uma palavra de conforto vibrou no parlamento, defendendo esse direito tantas vezes postergado, ficando ainda uma vez bem saliente que a deturpação conservadora vota a diferença e bem estar desta pobre e mal falada província.

[...] A política, como sempre, absorveu-a inteiramente, nem era possível abandonar o Sr. Cotegipe à mercê da oposição desenfreada que por mais de uma vez opondo-o ao país como um réu de lesa-liberdade, que invertia a ordem do sistema constitucional, conservando-o no poder a despacho do clamor público. (A REFORMA, Órgão do Partido Liberal, 30 de outubro de 1887, nº44, p. 1).

Portanto, o período imperial não trouxe nenhum feito para as ferrovias no estado de Sergipe, apesar de ter sido o período áureo no restante do país. Vemos que esse estado carecia de outra saída, a não ser a fluvial, para poder se desenvolver. Essa saída seria a malha ferroviária, que acabou ficando apenas nos sonhos sergipanos, pelo menos no que se refere ao século XIX.

2.3 O Alvorecer Republicano

Com a proclamação da República em 1889, o Estado de Sergipe começa a entrar em um novo momento da vida político-econômica e, conseqüentemente, também na questão da implantação das ferrovias. O que antes parecia um projeto ferroviário congelado aos poucos foi tomando vida, em decorrer de uma mentalidade desenvolvimentista advinda do republicanismo baseado nas ideias positivistas de ordem e progresso.

Porém, não houve alterações nos planos referentes aos traçados que a linha de ferro tomaria em Sergipe. Ao contrário, foram aprimorados os estudos feitos pelo engenheiro William Rogers, de 1884, conforme o mapa mostrado anteriormente. O sonho de estabelecer uma ferrovia estava, mais do que antes, atrelado ao progresso do estado de Sergipe. Segundo José Calazans, em uma mensagem proferida em 1893, uma vez “facilitado o transporte com a construção das estradas de ferro contratadas de Aracaju a Simão Dias, e do Rio-Real; e estabelecida à navegação direta para a Europa, pode-se assegurar que Sergipe entrará em uma fase de grandes prosperidades¹⁰”.

O início do republicanismo trouxe uma perspectiva de grande desenvolvimento que, no entanto, acabou gerando alguns desgastes na economia brasileira. Por conta disso os projetos ferroviários sergipanos acabam sofrendo uma nova queda. Os

¹⁰ CALAZANS, 1893, p. 35-36.

contratos, para a construção da ferrovia Aracaju-Simão Dias, que pareciam ter uma aprovação iminente acabam sendo rejeitados durante o governo do General Valadão¹¹.

Segundo a mensagem do proferida pelo General Valadão, em setembro de 1895, o contrato para a construção das ferrovias foi impugnado. O principal motivo, segundo Valadão, seria a falta de recursos financeiros, aliado a uma insegurança do Banco da República em relação as normas das concessões. Assim, acabou sendo impostos alguns limites ao Estado, fato que contribuiu para prorrogar a concretização das obras das linhas de ferro no Estado de Sergipe.

Contudo, o sonho ferroviário sergipano continuava forte, pois essa significaria o maior exemplo de desenvolvimento econômico para o Estado. Ainda mais quando levamos em conta que a implantação de uma malha ferroviária modifica vários outros campos da vida social. Em 1898, o então Presidente de Estado, Dr. Martinho Garcez, teceu várias críticas à União pela falta de apoio na implantação das linhas férreas sergipanas.

Martinho Garcez, em seu pronunciamento, chega a se referir que a situação da linha férrea Aracaju-Simão Dias como a “*delenda est carthago*” sergipana, em referência a uma frase criada na Roma Antiga que significava a destruição dos inimigos romanos que se envolvessem em ações de ataques. Juntamente a isso, Garcez, traz condenações ao período imperial, o chamando de “nefastos dias do Império¹²”.

A fala de Garcez demonstra um enorme descrédito em relação aos anos do Império. Em contra partida, ratifica a confiança em um futuro prodigioso enraizado nos ideais do sistema republicano. Além disso, podemos observar algumas desavenças com a falta de apoio de um Senador sergipano da oposição, na época. Segundo Garcez, esse Senador corroe a realização do sonho ferroviário sergipano.

Careço, Srs. deputados, invocar a vossa atenção para assunto que se prende diretamente ao nosso progresso e riqueza. Quero referir-me a construção da estrada de ferro desta cidade a de Simão Dias, a nossa delenda Carthago desde os nefastos dias do império. Sergipe é, talvez, o único Estado que não tem um palmo de estrada de ferro em tráfego, graças à política interesseira e

¹¹ Manuel Prisciliano de Oliveira Valadão nasceu no município de Vila Nova (SE) em 4 de janeiro de 1849 e acabou falecendo, em 10 de novembro de 1921. Por Sergipe foi deputado, senador e presidente de estado. Além disso, atuou na Guerra do Paraguai, motivo pelo qual recebeu diversas condecorações. Foi sócio benemérito do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe (IHGS) e recebeu um monumento em sua homenagem e a praça batizada com o seu nome. Fonte: (<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/VALADÃO,%20Manuel.pdf>).

¹² GARCEZ, 1897, p.37.

ignóbil dos antigos chefes do partido conservador, dois dos quais, para nossa vergonha, repoltreiam-se hoje no Senado. Depois de uma luta de muitos anos e de muitos sacrifícios foi vencida, afinal, a ganância sórdida com que um Senador da República, silencioso como um bugre, andou de balcão em balcão, especulando como um judeu sem consciência, á custa do progresso desta infeliz terra.

[...] Com o advento da República o incansável industrial, que havia esgotado os últimos recursos e a vida na luta tremenda que teve de sustentar contra o protegido dos chefes políticos do império, em prol da construção de uma estrada de ferro de Aracaju a Simão Dias, conseguiu junto ao túmulo, onde foi levar os espinhos e os desgostos de ter empreendido alguma coisa de grande para a sua terra natal, passar a sua concessão a Companhia Melhoramentos do Brasil. Sabem que essa empresa deu começo as obras da estrada, cujo leito até Capela e algumas obras d'arte foram concluídas. Mais tarde a Companhia Estrada de Ferro do Brasil adquiriu a concessão, mas a debacle da bolsa não lhe permitiu levar a cabo os trabalhos começados e, há dois anos, paralisaram elas (GARCEZ, 1897, p. 37-38).

No decorrer dessa mesma mensagem dirigida à Câmara de Deputados, Garcez deixa explícito a sua oposição ao governo anterior, que estava sob as mãos do General Valadão. Garcez chama o governo do coronel de “usurpador” e de real responsável pelo descrédito sergipano para a realização dos planejamentos ferroviários. Com isso, o governante sergipano busca outras saídas que poderiam vir a contribuir para a concretização do sistema ferroviário no Estado.

Em busca de alternativas viáveis para a ferrovia Aracaju-Simão Dias os líderes sergipanos vão atrás do capital externo, uma vez que não conseguiam um apoio capaz de por em prática a construção da linha férrea. Assim, o governo de Sergipe usou a influência do deputado e diplomata brasileiro Lauro Müller para conseguir capital financeiro inglês, segundo Garcez.

Todavia, surge mais um fato que danifica essa aproximação com a cidade de Londres, nasce a Guerra de Canudos. Pois, a partir dela, o Brasil começa a ser visto com uma desconfiança por parte do meio internacional. Ainda mais que, por se tratar de uma região próxima a de onde acontecera o levante, Sergipe passa a sofrer um descrédito em relação ao capital inglês.

Infelizmente a guerra, que o desespero monárquico levantou a República nas gargantas hiantes de Canudos, agravou o nosso descrédito na City e os capitalistas ingleses recusaram como acabo de ser informada, a realização do negócio antes ajustado. Eis perdida a última esperança. Mas é preciso que Sergipe faça um esforço supremo por amor do seu progresso. Que fazer? Dir-me-eis vós. Este é o problema para cuja solução careço das vossas luzes e do vosso patriotismo.

[...] Que fazer? Cruzar os braços como o índio no fundo da sua igara e entregarmos tão importante fator de nosso progresso às correntes do acaso e do futuro? Não é próprio de seres inteligentes. É preciso fazer alguma coisa e, acatando o melhor que possa alvitrar o vosso elevado critério e competência, sujeito ao vosso estudo a seguinte proposta: O Estado substituir a companhia e fazer por amor do seu progresso o que àquela queria fazer por amor aos seus interesses. Como? Comprando o Estado à companhia a concessão e trabalhos já realizados, pelos quais já o governo da União paga os juros garantidos. Onde ir buscar dinheiro? Eis outra questão a que respondo assim: O Estado emitirá apólices para pagamento à companhia e para a construção da estrada de ferro, principalmente para conclusão do ramal da Capela, cujos trabalhos se acham muito adiantados (GARCEZ, 1897, p. 38-39).

No livro “Sergipe: Fundamentos de uma economia dependente”, Almeida sintetiza as tentativas de implantação da ferrovia em Sergipe nos primeiros anos da República de maneira bastante satisfatória. Segundo Almeida:

Se com a República, a chegada dos trilhos e outros instrumentos necessários aos inícios da estrada Aracaju/Simão Dias, com ramal para Capela, despertou entusiasmos e fé na nova era da estrada de ferro em Sergipe, cedo ficou patente que, acima do benefício geral, pairavam os interesses particulares, os entraves das intrigas partidárias e a má sorte dos empreendedores. Coincidindo esse início da ação republicana com a eclosão da Guerra de Canudos, os próprios contemporâneos chegaram a crer na influência da luta sobre o amainamento do interesse dos capitalistas ingleses na aplicação dos seus recursos, numa região conturbada pela agitação social (ALMEIDA, 1984, p. 239-240).

Os projetos ferroviários sergipanos pareciam ficar cada vez mais complicados. Se de um lado não se tinha apoio da União, do outro, tampouco se tinha apoio estrangeiro. Além do mais, ainda há as questões de conflitos das próprias forças políticas sergipanas. No entanto, nos últimos trechos citados acima, podemos ver uma crença na força exclusiva do próprio poder estadual para colocar as linhas férreas em andamento. Esse discurso só se torna plausível graças aos ideais republicanos de progresso e desenvolvimento, e sempre mantendo viva a crítica ao período monarquista.

Contudo, os líderes da política sergipana continuavam procurando uma maneira viável de poder financiar a empreitada da malha ferroviária. Na última citação, extraída da mensagem dirigida à Câmara de deputados em 1897, vimos que a opção seria o próprio Estado de Sergipe arcar com as construções das ferrovias. Isso só seria possível a partir da

emissão de apólices, ou títulos da dívida pública, com o intuito de garantir concessões capazes de dar início às pretensões sergipanas.

Em uma mensagem de Presidente do Estado de 1899, proferida por Apulchro Motta, podemos ver que as ferrovias iriam começar a sair do papel. Contudo, somente em algumas cidades que tivessem uma maior estratégia econômica com a capital Aracaju, seriam os ramais ligando esta à Laranjeiras e de lá para Capela. Esses ramais seriam importantes, pois visavam atender um grande número de engenhos e, ainda, servir para o transporte público. Entretanto, a ferrovia Aracaju-Simão Dias passou a ser preterida por conta do tamanho esforço que deveria ser realizado.

Todavia, o sonho ferroviário sergipano, apesar de ter ficado enfraquecido, continuava vivo no fim do século XIX. A chegada do novo século representava a esperança de maiores alternativas, pois, segundo trecho da mensagem do Presidente de Estado: “a estrada de ferro de Sergipe tem sido tantas vezes lembrada quantas esquecidas, e a sua fundação será para nós como que o acordar de um sonho doce, porém muito longo já” (MOTTA, 1899, p. 5-6).

Com a chegada do novo século e de um novo Presidente do Estado, o famoso Monsenhor Olímpio Campos, em 1900, as construções das estradas de ferro parecem sofrer mais uma desaceleração. Há um enorme combate em relação a geração de títulos da dívida pública estadual.

Não me parece, também, de bom aviso o Estado dar dinheiro para particulares executarem tais serviços, úteis, é verdade, mas com vantagens inferiores aos sacrifícios feitos. Digo dar dinheiro porque importa nisso a emissão de apólices para com o seu produto fundarem-se os estabelecimentos projetados. Seria melhor que o Estado escolhesse pessoal de sua confiança, e o há, felizmente, inclusive os interessados nos contratos aludidos, e fizesse administrativamente os serviços pretendidos. Não deixa de ser imprudente e arriscado o Estado administrar certos serviços; entretanto, julgo isto preferível a emprestar dinheiro para terceiros explorarem-nos, sem vantagens compensadoras ao Estado e à sua população agrícola. [...] O que repugna ao meu critério administrativo, que pode não ser o mais seguro, é o sistema de emprestar o Estado dinheiro, pagando juros, para terceiro realizar serviços em seu benefício próprio (CAMPOS, 1900, p. 36-37).

As Mensagens de Presidentes do Estado, principal fonte utilizada para esse trabalho, deixam umas lacunas referentes aos anos 1901 e 1902. As ferrovias, realmente, voltaram a serem menosprezadas, ou pelo menos deixou de ter um papel de destaque durante o governo

do Monsenhor Olímpio Campos. Dessa forma, os projetos ferroviários passam por mais uma fase de retrocesso e esquecimento através das forças políticas da época.

Somente com a chegada de Josino Menezes na presidência do Estado, em 1903, é que o sonho ferroviário sergipano volta a ganhar força, mais do que qualquer outra fase anterior. O agrupamento político faz os interesses sergipanos terem voz na bancada nacional. Nas mensagens proferidas por Menezes, nos anos de 1903 e 1904, há uma verdadeira catalogação das medidas referentes a construção das ferrovias em Sergipe, desde o período imperial. Vemos um verdadeiro esforço em tentar pôr em prática o sonho ferroviário.

Porém, dessa vez, a linha férrea não terá um caráter exclusivamente de desenvolver o Estado de Sergipe. Iniciou-se um novo projeto ferroviário, que será abordado no decorrer desse trabalho, visando defender os interesses baianos em conseguir uma comunicação com o Rio São Francisco e o Estado de Alagoas.

À vista de tudo apresentado, os projetos ferroviários no período republicano se caracterizam por serem possuidores de um verdadeiro dilema, até o ano de 1903. Esse que seria o “sonho sergipano” sofre vários golpes e é esquecido e regatado diversas vezes ao longo da história. Acima de tudo, já é perceptível uma mudança na ideia das regiões pela qual o trem deveria passar, pois há uma preferência de uma saída ao Norte do Estado em detrimento ao desenvolvimento para a região do Centro-Sul sergipano.

3. A DUALIDADE DA CHEGADA DOS TRILHOS

3.1 A Aprovação do Projeto Ferroviário Timbó-Propriá

As experiências com projetos ferroviários durante o século XIX tinham deixado uma má perspectiva sobre a implantação, de fato, dos trilhos em Sergipe. Como já foi mostrado, mesmo com a expansão das linhas férreas no período imperial, Sergipe continuou sem um palmo de trilhos. Posteriormente, com a chegada do sistema republicano, Sergipe continuava sem a construção do seu “sonho”. Porém, essa diáspora ferroviária começa a mudar, “em parte”, no alvorecer do século XX.

O que, até então, não passava de tentativas infrutíferas, em relação a implantação de uma malha ferroviária no Estado de Sergipe, começa a ganhar tons de concretização em meados de 1903. O Presidente do Estado, Josino Menezes, em sua mensagem dirigida a câmara dos deputados no mês de setembro de 1903, traça o perfil do plano sergipano para a construção da ferrovia. Esse plano foi gerado em parceria com o Senador Olímpio Campos e o deputado Rodrigues Dória¹³.

Esse novo projeto trouxe algumas inovações em relação aos elaborados anteriormente. Enquanto os anteriores visavam, exclusivamente, o Estado de Sergipe o novo projeto surge para propiciar uma ligação entre o nosso Estado com a Bahia e Alagoas. A construção do novo projeto ganhou força graças ao prestígio do Dr. Lauro Müller, segundo a mensagem de Josino Menezes:

Ocasião asada se nos oferece agora para, reunidos até o sacrifício todos os nossos esforços, prestigiados pelos dignos representantes que, no Congresso, nos ouvem com interesse irmão, dotarmos o Estado, não do que ele precisa, mas do que mais precisa. O Senador Olympio Campos e o deputado Rodrigues Dória conferenciaram com o Ministro da Viação sobre a possibilidade de prolongar-se a via férrea da Bahia até este Estado. O Exmo. Dr. Lauro Muller, que já afagava a ideia de ligar os Estados por esse meio, prometeu dirigir neste acordo, uma mensagem ao Congresso. A ação do governo, por mais que se empenho um dos seus mais prestigiosos representantes, é quase sempre demorada, por múltiplos motivos. Por uma feliz coincidência, não será difícil apressar a execução desse plano com relação a Sergipe. Por intermédio do seu representante o Sr. Eduardo Pfeiffer, a Companhia Francesa «Estradas do ferro centro do Brasil», que já está executando trabalhos técnicos na Bahia, propôs-me construir uma

¹³ José Rodrigues da Costa Dória nasceu em Propriá (SE) no dia 25 de junho de 1859 e faleceu em Salvador no dia 14 de fevereiro de 1938. Foi médico, professor e membro do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe. Na vida política foi membro do Partido Conservador Republicano sendo eleito Governador e Deputado Federal. (Fonte: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/DÓRIA,%20José%20Rodrigues%20da%20Costa.pdf>).

ferrovia que, ligada á da Bahia, entro em nosso território nas imediações do Geru, seguindo por Itabaianinha até esta capital, mediante garantia de juros. Eosso traçado, que talvez não seja o melhor, poderá sofrer as modificações que a urgência demonstrar. Por minha parte, contando muito com o vosso valioso auxilio influirei, quanto de eu depender, para a consecução da garantia pedida, assim como procurarei entrar em acordo com a companhia pretendente, fazendo-lhe as concessões que comportarem as condições de Sergipe, para o que me habilitareis com a autorização que for conveniente. E assim teremos cumprido o nosso dever, removendo parte dos empecilhos que assediam a nossa prosperidade. (MENEZES, 1903, p. 40-41).

A partir desse momento houve a firmação de acordos para que o traçado das ferrovias de 1881 fosse mantido, só que dessa vez o projeto estava totalmente ligado à malha ferroviária baiana. Assim foi formado o projeto da ferrovia Timbó-Propriá onde, inicialmente, sairia da cidade de Timbó passando por importantes cidades do interior sergipano como Estância, Simão Dias, Itabaiana chegando, por fim, a Propriá.

Todo o esforço para manter o traçado original, pensado desde o período imperial e difundido pelo “Barão de Mauá” sergipano, acabou não sendo o bastante. Cidades como Estância, Itabaiana e Simão Dias entraram em um desfecho de exclusão dos planos ferroviários Timbó-Propriá.

Em dezembro de 1903 o projeto ferroviário Timbó-Propriá é aprovado e se transforma no Decreto nº 1.126/1903. Inicialmente o texto ainda apresenta o ramal que ligaria Aracaju a Simão Dias, que será excluído anos mais tarde. Segue o texto sancionado em 15 de dezembro de 1903:

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil. Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte: Art. 1º E' autorizado o Governo a construir uma estrada de ferro que partindo de Timbó, no Estado da Bahia, vá terminar na cidade de Propriá, no Estado de Sergipe, ligando essa estrada as cidades de Aracajú e Simão Dias, diretamente ou por meio de ramais, conforme for julgado mais conveniente, observando-se as seguintes disposições: § 1º O Governo mandará organizar os planos e orçamentos por pessoal de sua confiança, abrindo para isso o necessário credito, e contratará a construção com quem mais vantagens oferecer em concorrência publica. § 2º O contratante se obrigará a iniciar as obras dentro do prazo de um ano e a termina-las dentro de cinco anos a contar da data da assinatura do contrato. § 3º O pagamento das obras da estrada será efetuado por meio de títulos que o Governo emitirá, vencendo os juros de 5 % ao ano, em moeda corrente, ou 4 % em ouro, com a amortização de 1/2 % ao ano. § 4º Os títulos a que se refere esta lei serão entregues ao contratante á proporção que forem recebidas as secções de estrada concluídas, com o material fixo e rodante correspondente. Art. 2º O Governo providenciará sobre o trafego da estrada pelo modo que julgar mais

conveniente. Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário. Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1903, 15º da República. FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES. Lauro Severiano Müller. (BRASIL, Diário Oficial da União, 1903, seção 1, p. 5839).

Com isso, o laborioso sonho sergipano parecia estar a caminho da definitiva concretização. Depois de mais de 30 anos, após os primeiros projetos ferroviários para o Estado, Sergipe finalmente tem a aprovação da construção de suas vias férreas. Todavia, os interesses sergipanos não foram atendidos totalmente e muito menos prontamente.

Em primeiro lugar, várias cidades importantes foram, aos poucos, sendo retiradas do traçado ferroviário original que viria a ser posto em prática. E em segundo lugar, a aprovação da ferrovia Timbó-Propriá em 1903 não significou que as obras começassem imediatamente. O “sonho” sergipano continuava a sofrer alguns percalços no caminho para a sua solidificação.

Os interesses baianos acabaram se sobrepondo aos sergipanos com a modificação do traçado original. Essas mudanças do projeto ferroviário visavam mais a comunicação com o Rio São Francisco, tão pretendida pela Bahia, do que o desenvolvimento do Estado de Sergipe.

A primeira modificação do projeto foi a retirada da cidade de Estância do traçado original, porém a explicação para essa modificação é mais lógica ou técnica do que a exclusão do ramal que ligaria ao Centro-Sul do estado. Segundo Josino Menezes, ao invés de, partindo de Timbó, seguir pelas cidades de Estância e Laranjeiras, optou-se por sair do ponto inicial passando por Itabaianinha, Boquim, Itaporanga D’Ajuda, São Cristóvão, Aracaju e daí um ramal que ligaria a capital a Laranjeiras.

Assim a cidade de Estância foi eliminada do traçado ferroviário por estar em uma região pouco favorecida pela questão do tamanho dos rios ali próximos. As necessidades de pontes fizeram, a partir de estudos realizados nos locais envolvidos, existir a preferência por desvios por zonas geográficas mais brandas.

Essa completa mudança na rota ferroviária estava alicerçada nos estudos realizados por uma comissão liderada pelo engenheiro Guilherme Greenalgh. Esses estudos técnicos duram cerca de três anos e só terminam em 1907, resultando na aprovação do orçamento para a construção da ferrovia por meio do Decreto nº 6671/1907. No entanto, a autorização do

contrato para a construção da estrada de ferro vem, apenas, com o decreto n° 7.171, de 12 de novembro de 1908.

Autoriza o contrato de construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá. O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização conferida no decreto legislativo n. 1126, de 15 de dezembro de 1903 e no art. 22, n. VII, da lei n. 1841, de 31 de dezembro de 1907, e tendo em vista, outrossim, o processo da concorrência aberta por edital de 23 de julho do corrente ano para a construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, decreta: Artigo único. Fica o Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas autorizado a contratar com o engenheiro civil Austrícliano Honório de Carvalho a construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, mediante as cláusulas que com este baixam, assignadas pelo mesmo Ministro. (Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7171-12-novembro-1908-527732-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 28 de junho de 2018).

3.2 A Exclusão do Ramal Aracaju-Simão Dias

Com relação ao já exposto, pode-se observar uma bilateralidade sobre os projetos ferroviários em Sergipe. Isso se mostra a partir do momento em que é notável a aprovação da construção das ferrovias, mas, no entanto, é excluído o ramal que ficaria entre Itabaiana e Simão Dias, passando ainda por Lagarto. Por isso, enquanto há um encantamento pela chegada das ferrovias há, ao mesmo tempo, uma estonteante insatisfação por não ter abarcado todas as expectativas sergipanas.

Enquanto outras cidades, como Estância, tiveram uma explicação técnica divulgada, o Centro-Sul sergipano ficou ao deus-dará. Não foi encontrada nenhuma fonte, ou um trecho sequer com motivos plausíveis, que consiga explicar a exclusão da linha férrea que terminaria em Simão Dias. Segundo pesquisas do historiador André Sá, também não foi possível achar a motivação da exclusão do ramal.

Em relação ao ramal que passaria pela Cidade de Itabaiana e terminaria na Cidade de Simão Dias, não conseguimos localizar o motivo que resultou na retirada do ramal do traçado final. Mas a ideia da construção do ramal foi retomada em discurso realizado em 14 de setembro de 1922, pelo Deputado Federal Antônio Manuel de Carvalho Neto na Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro, quando foi solicitada a construção de um ramal ferroviário que terminasse na Cidade de Simão Dias. (JESUS, 2017, p.35).

Portanto, já em 1905, se tem notícias da exclusão do ramal que ligaria Aracaju à Simão Dias. Segundo Filadelfo Jônatas de Oliveira, na obra “Registros dos fatos históricos de Laranjeiras”, o Governo Federal autoriza as obras para iniciarem a era das ferrovias em Sergipe, porém excluindo o ramal que é o nosso objeto de pesquisa. No entanto, continuamos às escuras de uma explicação fundamentada para a retirada desse trecho das estradas de ferro no Centro-Sul do Estado.

Ainda cabe ressaltar os esforços do Presidente de Estado Josino Menezes, pelo menos no que é constado durante os relatórios apresentados na Câmara do estado. Apesar exclusão do ramal para Simão Dias, Menezes atenta para o valor de preservar os limites sergipanos em relação ao estado da Bahia. E, nesse momento, é possível percebermos mais um fator da relevância para que a ferrovia chegasse ao Centro-Sul de Sergipe. Ora, se por um lado há a questão comercial, de transporte de insumos, por outro temos a demarcação da área de influência política sergipana, e as ferrovias viria simbolizar essa presença.

Nos anos seguintes, não foram encontradas fontes que dessem conta sobre em pé andavam os projetos ferroviários. No tocante as Mensagens dos Presidentes de Estado, as questões das ferrovias só voltam à cena em 1909. Sobre fontes oficiais são encontrados apenas uma ou outra decisão referentes a liberações de verbas e autorizações para a elaboração de estudos. Por isso, nesses últimos anos temos que recorrer aos jornais da época, em particular ao periódico “Folha de Sergipe”.

Chegamos a um momento onde já estão definidas algumas certezas, como por exemplo: a aprovação da construção das ferrovias em Sergipe, a definição do traçado que essa ferrovia viria a tomar e a exclusão de vários pontos estratégicos (cidades como Estância, Lagarto e Simão Dias não teriam mais uma malha ferroviária). Dessa forma, o que nos sobram são os jornais que traziam discursos de entusiasmo pela concretização, pelo menos em maior parte, do sonho sergipano.

Nós, porém, habituados a ver promessas do Dr. Afonso Pena, uma incontestável realidade, acreditamos que essa estrada de ferro será dentro em breve construída. Quando o Dr. Afonso Pena, em visita aos Estados da União, esteve entre nós, afirmou-nos que, tanto, quanto possível, envidaria esforços, para que esse melhoramento de há muito por nós reclamado seria posto em execução. Respondendo a uns oradores que em nome de Sergipe, o saudaram, disse S. Exe. que levava para o governo o firme propósito de ser o defensor dos pequenos Estados, porque os grandes encontrariam em suas próprias forças elementos de vida. E S. Exe. já tem dado provas dessa asserção; daí essa nossa plena confiança nas suas promessas. Agora resta o operoso Dr. Miguel Calmon, ilustrado ministro da indústria, venha em nosso

auxílio, ordenando providências no sentido do telegrama do Exmo. Presidente deste Estado. Sergipe é um dos pequenos Estados da União, cujo solo tudo produz, mas sem estrada de ferro e barra franca o seu progresso será sempre retardado. (FOLHA DE SERGIPE, nº 91, 1908, p.3).

Podemos perceber que foi criada uma imensa ansiedade para a concretização, ou apenas início, das ferrovias em Sergipe. Vários outros jornais da época trazem o mesmo discurso, era uma representação do anseio popular que estava sendo transcrita nos noticiários. Havia uma grande ideia de progresso a partir do trem. Temos então uma perspectiva foucaultiana no que se refere a questão de “construções de verdades” só são possíveis em um ambiente que seja receptivo.

O poder político acabava influenciando a própria sociedade comum, com os discursos de ar modernizadores. Utilizando Foucault mais uma vez, houve uma espécie de criação do real através do poder no imaginário político. Existiu uma legitimação das ações ou decisões, sobre as entranhas dos projetos ferroviários sergipanos, do poderio político e econômico em detrimento da real melhoria para o Estado de Sergipe. No entanto os jornais mostram um discurso alheio a essas situações onde vemos, somente, a velha máxima de ordem e progresso.

3.3 A Construção da Ferrovia Timbó-Propriá

Entraremos, nesse momento, em uma nova fase da jornada ferroviária sergipana. As construções para a linha férrea tem início em julho de 1909 e motivou uma grande satisfação tanto da classe dominante quanto das pessoas comuns. Jornais noticiavam com grande fervor o início dessas construções e a classe dos políticos procurava trazer esse sucesso das ferrovias para benefício próprio.

Na mensagem do Presidente do Estado proferida em setembro de 1909 é notável o entusiasmo sobre a chegada dos trilhos no Estado. A mentalidade desenvolvimentista, algo comum da época, trazia o ar de progresso da economia sergipana através de uma dinamização dos transportes de mercadorias produzidas em Sergipe aliado a um barateamento referente à

questão da logística dos bens de produção. Veja a seguir o que dizia a mensagem proferida por Dr. Manoel Baptista Itajahy¹⁴:

Dou-vos a grata noticia de que os serviços de construção da estrada de ferro de Timbó à Propriá já tiveram começo desde o mês de Julho. É esse um fato que deve encher de contentamento aos sergipanos, pois que essa estrada virá trazer naturalmente consideráveis proveitos a nossa situação econômica e financeira. Seria de mais procurar salientar aqui as vantagens que delia nos advirão. Bem conheceis as inúmeras dificuldades com que lutam os nossos industriais e agricultores para a exportação dos seus produtos. O nosso porto, aliás, um dos melhores do norte do Brasil, é pouco procurado pela injusta fama de que goza a nossa barra. E os vapores que o demandam cobram fretes tão exagerados por vezes que não raro absorvem parte do lucro que poderiam ter os exportadores. A insuficiência de viação tanto para o interior como para o exterior traz os maiores entraves ao desenvolvimento das indústrias e do comércio, pois que o progresso desses dois ramos da riqueza pública só se pode dar vantajosamente havendo fácil comunicação dos centros produtores com os consumidores. Ora, uma vez estabelecido o tráfego dessa via-férrea dar-se á a concorrência e fatalmente os fretes diminuirão com reais proveitos para as indústrias e comércio sergipanos. (ITAJAHY, 1909, p. 25-26)

Podemos perceber, ao longo desse trabalho, a constante ideia de progresso que permeia o imaginário das ferrovias. Voltando a lupa de análise para o nosso objeto de pesquisa, a ferrovia no Centro-sul de Sergipe, observamos que esse foi completamente destruído sem haver um efeito plausível que corrobore com essa ação. No entanto as fontes retratam uma completa falta de interesse em defender esse ramal ferroviário, que seria primordial para o desenvolvimento de Sergipe.

Os jornais não trazem nenhuma revolta ou preocupação em relação ao Centro-Sul do estado, parecem estarem mais empenhados em exaltar a ferrovia Timbó-Propriá do que em questionar o abandono do ramal que foi fonte inspiradora dessa pesquisa. E podemos entender isso ao sabermos os locais de onde esses jornais eram produzidos, assim fazendo uma exaltação da sua zona de criação. Atentem para o seguinte trecho extraído do jornal “Folha de Sergipe”, na edição de fevereiro de 1909:

Reina por toda cidade
Uma completa alegria,
Vai entrar em construção
A decantada ferrovia

¹⁴ Manoel Baptista Itajahy, Dr. Itajahy, nasceu na cidade sergipana de Lagarto, no povoado Retiro, em 28 de julho de 1859 e morreu dia 31 de janeiro de 1918 em Aracaju. Médico e farmacêutico foi eleito vice-presidente do Estado de Sergipe, chegando a assumir a presidência em julho de 1909. (Fonte: <http://itnet.com.br/noticia/8650/manoel-baptista-itajahy>. Acessado em 15 de julho de 2018).

O sonho dos sergipanos
Há tanto tempo afagado
Terá o gosto de ser
Agora realizado.

Os jornais todos da terra
Em seus noticiários
Com muita grandeza o diz
Pelos sistemas mais vários

E tendo entusiásticos
Sentindo coisas por dentro
Já projetam as viagens
Que vão fazer pelo centro.
(FOLHA DE SERGIPE, nº 177, 1909, p. 2).

Nos anos seguintes, posteriores a 1910, as fontes utilizadas para essa pesquisa mostram relatos do desenvolvimento das obras de construção da linha férrea em Sergipe. Os discursos oficiais sempre mostram o empenho para que as ferrovias se tornassem realidade, era muito comum adotar a questão da ferrovia, pelo menos nas fontes utilizadas, como “o maior bem do patrimônio sergipano”.

O que mais causa incredulidade é a falta de representação do Centro-Sul sergipano na questão das ferrovias. Dentre as fontes analisadas não é possível perceber alguém que defenda esses interesses, no que se refere à data de construção da ferrovia Timbó-Propriá. Quem irá se empenhar em discutir sobre as ferrovias para a região será Deputado Federal Antônio Manuel de Carvalho Neto na Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro, mas isso somente em 1922, segundo nos aponta o historiador André Luiz Sá de Jesus.

No mais, restam os discursos de exaltação do grande feito ferroviário para o estado de Sergipe, ainda que não fosse tão contemplado como se foi pensado desde as primeiras projeções, ainda no período imperial. Além disso, essa tamanha exaltação dos feitos das “railway” é expressada no ego dos grandes nomes da política sergipana. Estar envolvido ou próximo às ferrovias era sinônimo de estar junto ao progresso e desenvolvimento que esse efeito modernizador traria para Sergipe.

Antes de prosseguir para o desfecho, que é a inauguração da ferrovia Timbó-Propriá, vejamos um trecho extraído do jornal “Folha de Sergipe”, que mostra um pouco das relações entre os operários que trabalharam na construção da linha férrea sergipana:

Chegando as nossas mãos alguns números do vosso apreciado jornal, vimos com bastante alegria o vosso apoio aos pobres trabalhadores, nossos patrícios que estão sendo explorados pela Empresa de Ferro do Timbó a Propriá. A vossa notícia, conquanto seja o grito de alerta para as vítimas, a verdade que seus tópicos encerram, é apenas uma pálida cópia do que padecem os que por necessidade buscam trabalho na Estrada de Ferro. Não é só da mercadoria vendida nos barracões por um preço nunca visto, que se baseia a exploração da empresa. Existe outro ponto mais sério, e é para esse que solicitamos a vossa nunca desmentida solidariedade quando se trata da defesa dos fracos e oprimidos. Os pagamentos são feitos mensalmente, e ao trabalhador que por qualquer motivo, abandonar o trabalho após 15 ou 20 dias de serviço, não tem o direito de receber saldo algum daqueles dias, pois o contrato proíbe. Quanto desamor pelo proprietário Srs. Redatores, quanta desumanidade em uma empresa, junto as autoridades em plena capital. Já vem de longe, Srs. Redatores, a especulação escandalosa dos tais empresários. Os desgraçados que trabalharam em Itabaianinha, foram igualmente vítimas e ali estão para provar, se preciso for, que falamos com a verdade dos fatos. Dando Vv. Ss. publicação a estas linhas, prestarão um grande serviço aos nossos patrícios, poupando-lhes o desgosto de serem explorados pelos Srs. da Estrada de Ferro. Já basta de especulação, várias vítimas. (FOLHA DE SERGIPE, 1909, n° 227, p. 3).

Como foi visto no trecho acima, a trajetória da ferrovia em Sergipe abarca algo muito maior do que simplesmente os fatores econômicos e políticos. História social também está presente, ao percebermos as relações sociais, o papel que cada classe desempenhou na época, os conflitos de interesses, relações trabalhistas, etc. Vemos que o jornal publicou essa carta, vinda dos trabalhadores da ferrovia Timbó-Propriá, como forma de apoio à causa dos trabalhadores (porém não sabemos se haviam outras intenções por trás disso). O jornal Folha de Sergipe afirmou que “realmente nada mais contristador do que semelhante espoliação dos nossos infelizes conterrâneos, em uma época em que tudo caminha para o verdadeiro progresso social”.

Ainda podemos extrair, dos dilemas ferroviários, a mentalidade da época. O ar modernizador que influenciou diversos aspectos do cotidiano, sobretudo o aracajuano, seria facilmente abordado nos campos da história cultural. Segundo Amâncio Cardoso, o escritor sergipano Carvalho Déda inseriu o imaginário das ferrovias em suas obras.

Eis ainda outro provérbio popular que alude às ferrovias e mais uma vez registrado por Carvalho Déda: “O trem apita é na curva”. O sentido dessa expressão é de que precisamos nos alertar por prevenção diante de uma situação de iminente perigo ou gravidade. Desse modo, como indicam esses ditos populares, os trens atravessaram o imaginário dos sergipanos (CARDOSO, 2011, p. 2).

Deixando de lado esses outros aspectos nos estudos das ferrovias sergipanas, voltaremos nossos olhos para o último ano de onde está delimitado esse trabalho. O início do funcionamento da ferrovia Timbó-Propriá ocorre em agosto de 1915. E, na mensagem do Presidente de Estado, temos um discurso que abarca diversos aspectos, pois foi o pronunciamento que marcou a concretização do “sonho sergipano” que vinha sendo pensado há décadas.

A ideia de progresso acompanha todo o discurso proferido por Manoel Oliveira Valadão, algo que era próprio da época. Junto com o trem chegada o desenvolvimento, iniciava um imaginário e marcava o poder político sergipano. Porém, mais uma vez, o Centro-Sul sergipano ficou de lado e nem ao menos foi lembrado. Vejamos o trecho a seguir:

Entre os dias de maior júbilo de minha vida, contarei este — 5 de Agosto de 1915 — em que, a testa do governo do Estado, tive a grata satisfação de ver partir desta Capital, ao som de estrepitosas aclamações, o trem inaugural do último trecho da Estrada de Ferro do Timbó a Própria e do seu importante ramal da Murta a Capela. Na História de Sergipe, aquela data ficará, sendo uma das mais memoráveis e ao mesmo tempo um traço inextinguível do patriótico empenho com que os nossos representantes no Congresso Nacional, em 1903, se esforçaram pela conquista de tão grande melhoramento; e justo é que, como preito de homenagem a esses representantes, aqui fiquem registados os seus nomes: Senadores, Olímpio de Souza Campos, José Luiz Coelho e Campos e Martinho Cezar da Silveira Garcez; Deputados. José Rodrigues da Costa Dória, Joviniano Joaquim de Carvalho, Felisbelo Firmo de Oliveira Freire e, por último, o signatário da presente Mensagem, que, presando a verdade, afirma, como testemunho de sua consciência, que na consecução da Estrada de Ferro do Timbó a Própria, nós, os Sergipanos, muito e muito elevemos à pertinácia do falecido Senador Olímpio Campos, à solicitude do Deputado Rodrigues Dória e à cooperação do então Presidente do Estado, Dr. Jozino Menezes, que facilitou o adiantamento pelo Tesouro estadual da importância precise para os estudos do traçado. Dito isto, e por se tratar de um acontecimento extraordinário, de alto valor para o futuro de nosso estremecido torrão, fecharei esta parte dos informes [...] (VALADÃO, 1915, p. 22-23).

Assim, o tão famoso “sonho sergipano” acaba sendo realizado, só que em parte. Não é elaborada nenhuma explicação com publicação oficial sobre o abandono ao ramal Aracaju-Simão Dias. Essa ferrovia seria de grande valor para a escoação das produções do Centro-Sul sergipano, além de garantir a influência do Estado nos seus limites territoriais situados ao oeste. Porém, a inexpressividade sergipana no cenário político nacional acabou sucumbindo à força política baiana, esse provavelmente foi o principal motivo para a exclusão da idealizada linha férrea para a cidade de Simão Dias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caminho que foi trilhado nesse trabalho pode ser resumido em algumas palavras. O objetivo principal foi mostrar que os motivos econômicos não foram os únicos responsáveis pela exclusão do ramal ferroviário pensado para o Centro-Sul do estado. Por outro lado, não podemos direcionar os olhos, somente, a pressão da força política baiana. Essas duas concepções eram as mais divulgadas pelo censo comum e por um ou outro estudioso que não se aprofundou na questão.

As discordâncias de tais conclusões, até então vigente, se dão pelo fato de não haver uma profundidade nas especificidades do ramal Aracaju-Simão Dias. Os estudos anteriores estavam preocupados em falar da ferrovia Timbó-Propriá e, até por isso, trataram o nosso objeto de estudo de forma bastante superficial. Vejamos o seguinte trecho extraído do livro “Sergipe: fundamentos de uma economia dependente”, de Maria da Glória Almeida:

Pressões contrárias contínuas, somando-se à apatia do governo estadual por conseguir tornar exequíveis projetos de notória importância para o bem-estar e enriquecimento sergipano, dificultaram a decisão sobre a melhor direção que deveria tomar a primeira estrada de ferro. Acabou por prevalecer a força de atração do polo baiano. A construção no século atual do ramal Timbó/São Francisco, vindo da Bahia e cortando a Província de sul/norte, acabou impondo mais uma vez a vitória do Estado vizinho sobre formas de controle das vias de exportação do pequeno Estado de Sergipe (ALMEIDA, 1984, p. 240).

De maneira geral, os trabalhos específicos sobre ferrovias em Sergipe estão delimitados em obras produzidas pelo Departamento de História da Universidade Federal de Sergipe, como por exemplo: alguns artigos, duas monografias e uma dissertação de mestrado que, aliás, é recente. Contudo, nenhuma delas trata do ramal Aracaju-Simão Dias com um pouco mais de atenção, apenas faz algumas menções e após isso o ramal parece sumir depois de seu veto.

Por esta razão, esse trabalho se esmera por cobrir esta lacuna na história das ferrovias sergipanas. Não se trata de saciar completamente todas as questões acerca de nosso objeto de estudo, pensamos em embrenhar nesse caminho tão pouco explorado nas produções historiográficas.

Mas, antes de darmos um ponto final é proveitoso trazermos algumas considerações que fogem um pouco de nosso recorte temporal. É sabido que a ferrovia timbó-

Propriá foi concretizada em 1915, com a exclusão do ramal Aracaju-Simão Dias, nosso objeto de estudo. Alguns anos mais tarde as ferrovias voltam à tona nas discussões do governo estadual, mais precisamente em 1925. Maurício Graccho Cardoso¹⁵ foi o responsável pelos empenhos em revolucionar a economia sergipana e, para ele, isso só seria possível a partir de um plano ferroviário que fosse capaz de abarcar todo o Estado. Deixaremos a fonte falar por si, na Mensagem do Presidente o Estado de 1925:

O futuro desses municípios é o mais promissor pelas possibilidades da intensificação das culturas de algodão, cana, cereais, etc. E da produção do sal já existentes. O desenvolvimento dessas regiões tem-se feito menos celeremente do que era para desejar, não obstante as excelentes condições econômicas de suas terras. Cumpre, pois, aos responsáveis pela administração publica suprimindo as deficiências de instrumental agrícola moderno e métodos práticos e vantajosos de culturas, com o estabelecimento de um serviço de transporte seguro, vantajoso e barato, como é o ferroviário, acelerar o futuro promissor que já lhe está assegurado. Estão as comissões sub-firmadas em que os traçados mais lógicos e ramais para essas estradas são os suo-geridos no projeto que lhes foi dado ao estudo, em razão de satisfazerem eles a condições técnicas e econômicas excelentes e vantajosas, de sorte a garantirem um tráfego grandemente compensador. Os municípios que grosarão dos benefícios do projeto em apreço são os da Capital, Socorro, Laranjeiras, Riachuelo, Itabaiana, Campo do Britto, São Paulo, Santa Luzia, Estância, Boquim, Lagarto, Simão Dias, Arauá, Itabaianinha e Campos, os quais possuem presentemente uma produção que orça, em peso, por cerca de cem mil toneladas. Com o desenvolvimento certo que o empreendimento ferroviário lhes ha de proporcionar, esse peso triplicara, de modo a constituir uma quantidade de mercadorias exportáveis que por si só justificará a realização do plano em estudo. De referencia aos meios de execução, os signatários dele, acolhendo a sugestão contida no art. 2º do projeto, propõem que fique estabelecido que o pagamento dos trabalhos seja satisfeito parte com as reservas disponíveis do Tesouro e parte em títulos de uma emissão especial, para esse fim destinado, com poder libera tório até 20%. O objetivo visado nesse alvitre e garantir a continuidade dos trabalhos, mediante um emprego criterioso das reservas orçamentarias em espécie e do credito do Estado. Assim, pois, as comissões aceitando a ideia contida na mensagem em análise e, considerando que no presente momento o Governo federal cogita de construir a linha prevista no item 2º do art. 1º, julgam de conveniência propor a imediata execução de que cogita o item 1º do referido artigo, devendo, portanto, ser dada á discussão e votação desta ilustre Assembleia o seguinte projeto de lei. De acordo com esse parecer, votastes a lei n. 861, de 11 de Outubro de 1924, que estabelece o plano geral de viação férrea do Estado, concebida nos termos abaixo:

Art. 1º. O plano geral de viação férrea do Estado compreenderá:

1º uma linha férrea de penetração que, partindo desta Capital, sirva os municípios de Socorro, Laranjeiras, Riachuelo, Itabaiana, São Paulo e demande as fronteiras do Estado da Bahia, com os ramais que se fizerem necessários; 2º uma linha férrea de penetração que, partindo do porto de

¹⁵ Nasceu em 9 de agosto de 1874 na cidade da Estância e morreu em 05 de maio de 1950, no Rio de Janeiro. Além de atuar no campo jornalístico o Bacharel em Direito foi Senador, Presidente do Estado, etc. E se tornou uma das figuras mais marcantes na História Política de Sergipe.

Crasto, sirva Santa Luzia, Estância, Lagarto, Simão Dias e demande as fronteiras do Estado da Bahia. Esta linha terá um ramal que partindo de Santa Luzia ou ponto mais conveniente, sirva Arauá, Itabaianinha e Campos.

Art. 2º. Para execução do presente plano, fica o governo autorizado a empregar os saldos orçamentários disponíveis, bem como proceder às operações de crédito que julgar convenientes.

Art. 3º. O governo providenciará para que tenha imediata execução à linha estabelecida no número 1 do art. 1º.

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Resolvestes, assim, uma importantíssima aspiração para o progresso do Estado, tão instante como a abertura da sua barra e a construção de seu porto. (CARDOSO, 1925, p. 74-76).

Essa tentativa do plano geral das estradas de ferro teve um desfecho, assim como os de vários outros projetos ferroviários, infrutífero. Esse insucesso, porém, não nos cabe analisar agora. No entanto, ao confrontar as fontes, especificamente as Mensagens dos Presidentes de Estado, pode ser observado que a busca de outros interesses acabam mudando a diretriz das ferrovias para os planos rodoviários.

A pá de cal para o fim de qualquer resquício das ferrovias para o Centro-Sul é, sem dúvida, o plano de rodagem apresentado na Mensagem do Presidente de Estado de 1928. Foi sacramentado o fim de qualquer anseio que visasse ressuscitar os planos ferroviários. O atendimento às pretensões das indústrias automobilísticas inviabilizou quaisquer tentativas de fortalecimento do setor ferroviário em Sergipe, assim como em todo o país. O plano de rodagem estabelecia o seguinte traçado para o Centro-Sul sergipano: “passando em S. Cristóvão, Itaporanga, Salgado, Lagarto, Anápolis [atual Simão Dias], vai a divisas baianas, defronte de Coité [atual Paripiranga]” (DANTAS, 1928, p. 47). E, a partir disso, podemos decretar o fim das pretensões ferroviárias que foram base para o desenvolvimento dessa pesquisa histórica.

Não é necessário deixar mais longa essa discussão. Para alinhar a argumentação apresentada nessas páginas deixamos a conclusão de que os projetos foram deixados de lado por um conjunto de aspectos que cercavam o objeto aqui analisado. Houve uma maior influência da questão política, em relação a sobreposição dos interesses baianos para com o estado de Sergipe. Mas, também devemos voltar os olhos para os aspectos econômicos, fato que muitos autores negam e que, pelos resultados mostrados nas fontes, devem ser levados em consideração.

O que acabamos de ver são resultados de uma combinação entre fontes oficiais, discursos da época e um debate da historiografia acerca dos projetos ferroviários para Sergipe,

focalizando no ramal para o Centro-Sul do mesmo Estado. Segundo o qual, concluímos que houve uma confluência de fatores políticos e econômicos que levaram ao desfecho conhecido por todos nós. No mais, parafraseando o Historiador Sidney Chalhoub, “é uma outra história, e ainda é a nossa história”.

FONTES

MENSAGENS DE PRESIDENTES DE ESTADO

CAMPOS, Olímpio. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Monsenhor Olímpio Campos. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1900. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 dez. 2017.

CARDOSO, Maurício Graccho. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Maurício Graccho Cardoso. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1925. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 dez. 2017.

GARCEZ, Martinho. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Martinho Garcez. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1897. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 dez. 2017.

ITAJAHY, Manoel Baptista. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Manoel Baptista Itajahy. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1909. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 dez. 2017.

MENEZES, Josino Odorico. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Josino Menezes. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1903. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 dez. 2017.

_____. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Josino Menezes. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1904. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 dez. 2017.

MOTTA, Apulchro. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Apulchro Motta. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1899. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 dez. 2017.

VALADÃO, Manoel Prisciliano de Oliveira. Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa de Sergipe [...] pelo Presidente do Estado Manoel Prisciliano de Oliveira Valadão. Aracaju: Tipografia do “O Estado de Sergipe”, 1915. In: BRASIL. Relatórios dos presidentes dos estados brasileiros – 1891 a 1930. Disponível em: <<http://hemerotecadigital.bn.br>>, acesso em: 20 dez. 2017.

JORNAIS

Jornal A Reforma, nº 44, Aracaju, 30 de outubro de 1887.

Jornal Folha de Sergipe, nº 91, Aracaju, 29 de março de 1908.

Jornal Folha de Sergipe, nº 177, Aracaju, 07 de fevereiro de 1909.

Jornal Folha de Sergipe, nº 227, Aracaju, 08 de agosto de 1909.

Jornal Sergipe, nº 80, Aracaju, 07 de maio de 1882.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Decreto nº 987, de 12 de junho de 1852. In: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1852, vol. 1, pt. II, p. 153. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-987-12-junho-1852-559103-publicacaooriginal-81015-pe.html>. Acesso em: 10 dez. 2017.

_____. Decreto nº 4.916 de 30 de março de 1872. In: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1872, vol. 1, pt. II, p. 146. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3128-7-outubro-1882-544765-publicacaooriginal-56258-pl.html>. Acesso em: 10 dez. 2017.

_____. Decreto nº 3.128 de 07 de outubro de 1882. In: Coleção de Leis do Império do Brasil, 1882, vol. 1, pt. I, p. 81. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-3128-7-outubro-1882-544765-publicacaooriginal-56258-pl.html>. Acesso em: 10 dez. 2017.

_____. Decreto nº 1.126, de 15 de dezembro de 1903. In: Diário Oficial, 15 de dezembro de 1903. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao>. Acesso em: 10 dez. 2017.

_____. Decreto nº 6.671, de 03 de outubro de 1907. In: Diário Oficial, 05 de outubro de 1907. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6671-3-outubro-1907-527660-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 10 dez. 2017.

_____. Decreto nº 7171, de 12 de novembro de 1908. In: Coleção de Leis do Brasil - 12/11/1908, Página 1150 Vol. 2. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7171-12-novembro-1908-527732-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 10 dez. 2017.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Durval Muniz de. **A Invenção do Nordeste e outras artes**. 4ª ed. Recife: FJN; Ed. Massangana; São Paulo: Cortez, 2009.

ALMEIDA, Mª da Glória Santana. **Sergipe: Fundamento de uma economia Dependente**. Petrópolis: Vozes, 1984.

BEZERRA, Felte. **Etnias Sergipanas**. 1ª reedição. Aracaju: Gráfica Editora J. Andrade, 1984.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **I Centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

CAMELO FILHO, J. V. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro**. Campinas-SP: Unicamp, 2000. (Tese de Doutorado em Ciências Econômicas do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas).

CARDOSO, Amâncio. **Ferrovias em Sergipe: Nota Histórica**. Revista do IHGSE, n°. 41, pp. 375 – 391. Aracaju. 2011. Disponível em: http://ihgse.org.br/arquivos_pdf/revista_41/revista_41_sumario.pdf. Acesso em: 25 de julho de 2017.

DANTAS, Ibarê. **Os partidos políticos em Sergipe**. Rio de Janeiro: Vozes, 1989.

DÉDA, José de Carvalho. **Brefáias e Burundangas do folclore sergipano**. 2. Ed. Maceió: Catavento, 2001. p. 157 e 199.

FERREIRINHA, Isabella Maria Nunes; RAITZ, Tânia Regina. **As relações de poder em Michel Foucault: reflexões teóricas**. In: RAP, n° 44, Rio de Janeiro, mar./abr. 2010. p.367-383.

FIGUEIREDO, Ariosvaldo. **O negro escravo em Sergipe, uma introdução ao seu estudo**. Disponível em: <https://periodicos.fundaj.gov.br/CIC/article/view/419/305>. Acessado em: 05 de junho de 2017.

FONTES, José Silvério Leite. **Formação do povo sergipano**. Aracaju: SEC, 2004.

GUARANÁ, Armindo. **Dicionário Bio-Bibliográfico Sergipano**. Rio de Janeiro: Paulo, Pongetti & Cia, 1925. Disponível em: <http://principo.org/dicionrio-bio-bibliografico-sergipano-de-armindo-guaran-o-dicio.html>. Acessado em: 10 de junho de 2018.

HARDMAN, F. Foot. **Trem Fantasma: A Modernidade na Selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBBSBAWM, Eric J. **A Era das Revoluções 1789 – 1848**. 15ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

_____. **A Era do Capital 1848-1875**. 15ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

JESUS, André Luiz Sá de. **A primeira Estação Ferroviária de Sergipe (1913-1950): Fontes para a sua história**. São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe, 2012. (Monografia de Graduação em História).

_____. **A representação de poder nos embarques e desembarques da elite na estação ferroviária de Aracaju (1913-1933).** Artigo publicado no IV Congresso Sergipano de História. Aracaju. 21 a 24 de outubro de 2014. Disponível em: http://www.encontro2014.se.anpuh.org/resources/anais/37/1407704535_ARQUIVO_Artigo_AndreLuizSaJesus.pdf. Acesso em: 27 de julho de 2017.

_____. **Uma história da primeira estação ferroviária de Aracaju (1910-1976).** São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe, 2017. (Dissertação de Mestrado em História). Disponível em: <http://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/6799>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2018.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, Sociedade e Cultura: 1850-1930.** Belo Horizonte: Argymentvm, 2009.

LISBOA, Luis Carlos da Silva. **Chorographia do Estado de Sergipe.** Aracaju: Imprensa Oficial, 1897. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/acervodigital/>. Acesso em: 05 de abril de 2018.

MENEZES, Dayse Lima de. **“Os trilhos que chegam (...):” O aparecimento do trem em Sergipe nas mensagens dos governos e nos jornais locais. (1898-1915).** São Cristóvão: Universidade Federal de Sergipe, 2000. (Monografia de Graduação em História).

NUNES, Maria Tétis. **História educação em Sergipe.** Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1994.

OLIVEIRA, Filadelfo Jônatasde. **Registros dos fatos históricos de Laranjeiras.** 2ª ed. Aracaju: SEC. 2005.

PASSOS, Sobrinho José Modesto. **História econômica de Sergipe.** Aracaju: UFS. Programa editorial, 1987.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo.** São Paulo: Brasiliense, 2000.

RISÉRIO, Antônio. **Uma história do povo de Sergipe Aracaju (SE).** Aracaju: SEPLAN, 2010.

SANTOS, Chrislayne Fernandes. **A modernidade chega de trem: o progresso como discurso para o advento dos caminhos de ferro no estado de Sergipe.** Disponível em: <http://www.geociencias.ufpb.br/posgrad/sernne/artigo13.pdf>. Acessado em: 12 de julho de 2017.

TENÓRIO, Douglas Apratto. **Capitalismo e Ferrovia no Nordeste.** Maceió: EDUFAL, 1979.

Textos para a História de Sergipe. Aracaju: UFS/BANESE, 1991.